Regierungsrat

Rathaus
Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
www.so.ch

Bundesamt für
Raumentwicklung ARE
Sektion Verkehrspolitik
3003 Bern

31. März 2009

Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Finanzierungsetappe 2011–2014 für das Programm Agglomerationsverkehr

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 19. Dezember 2008 ersucht uns der Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), zum Bundesbeschluss über die Finanzierungsetappe 2011–2014 Stellung zu nehmen. Wir kommen dieser Aufforderung gerne nach.

1. Grundsätzliches

Der Prüfprozess des Bundes war eine anspruchsvolle und umfangreiche Aufgabe. Wir danken den verantwortlichen Personen für die geleistete Arbeit. Das Prüfresultat ist dank der festgelegten Indikatoren in den meisten Fällen nachvollziehbar. Mängel bestehen aber leider gerade bei der Bewertung von Projekten mit einem ganzheitlichen Planungsansatz, wo die Abstimmung von Siedlung und Verkehr aus unserer Sicht speziell gut realisiert werden konnte. In diesem Bereich sehen wir einen wesentlichen Korrekturbedarf (siehe Kap. 1.4, 3.1 und 4).

Alle drei Agglomerationsprogramme, bei denen der Kanton Solothurn mitgearbeitet hat, sollen mit einem Beitragssatz von 40 % vom Bund unterstützt werden. Auf Grund der Prüfberichte ist dieser Vorschlag nachvollziehbar.

Der Kanton Solothurn hat die Vernehmlassung an die betroffenen Gemeinden, Regionen und Transportunternehmungen weitergeleitet. Das grosse Echo der Gemeinden und Regionen zeigt die Bedeutung der Agglomerationsprogramme nicht nur für den Kanton, sondern auch für die Regionen und Gemeinden. Es ist uns ein wichtiges Anliegen, Ihnen mit dem beiliegenden Vernehmlassungsbericht zu zeigen, dass die Regionen und Gemeinden den Kanton Solothurn in seiner Haltung stützen.

1.1 Zeitgerechte Zusicherung der Bundesmittel

Im Vernehmlassungsbericht wird angekündigt, dass die Bundesmittel aus dem Infrastrukturfonds für die Projekte der Periode 2011-2014 erst ab dem Jahr 2015 zur Verfügung stehen. Gleichzeitig fordert der Bund in seiner Weisung die Bau- und Finanzreife dieser Projekte bis 2010 bei einem Baubeginn zwischen 2011 und 2014. Eine Vorfinanzierung durch die Kantone und Gemeinden ist bei vielen Massnahmen problematisch. Diese Massnahmen müssten wegen der fehlenden finanziellen Mittel zum Teil zeitlich verschoben werden. Um dies zu verhindern, erwarten wir, dass der Infrastrukturfonds mit Mitteln aus anderen Quellen geäufnet wird (z.B. Konjunkturpaket des Bundes). Dies erlaubt die finanzielle Unterstützung baureifer Projekte des Programms Agglomerationsverkehr ab 2011.

Antrag 1
Die Mittel des Infrastrukturfonds sind für die A-Projekte zum Zeitpunkt des Baubeginns (2011-2014) bereit zu stellen.
Der Infrastrukturfonds ist mit substantiellen Beträgen aus anderen Quellen (z.B. Konjunkturpaket) zu äufnen, damit baureife Projekte ab 2011 fristgerecht mitfinanziert werden können.

1.2 Einführung der Kategorie „Eigenleistungen“

Die Kategorie „Eigenleistung“ ist in der Weisung des UVEK vom 12. Dezember 2007 nicht enthalten. Diese Kategorie wurde nachträglich während des Prüfprozesses vom Bund eingeführt. Ein beachtlicher Anteil der zur Mitfinanzierung beantragten Massnahmen wurde in die Kategorie "Eigenleistung" verschoben. Dies hat zur Folge, dass der Kostenanteil für den Kanton und die Gemeinden wesentlich steigt (plus 9 Mio. Franken bei den Agglomerationsprogrammen Solothurn und Solothurner Teil AareLand). Diese fehlenden Finanzbeiträge führen zur Überlastung der kommunalen und kantonalen Budgets, so dass sich der Realisierungszeitpunkt unweigerlich verzögern wird. Dies wird zur Folge haben, dass die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms ebenfalls erst zu einem späteren Zeitpunkt erreicht werden kann.

Antrag 2
Die Prüfung der Gesamtwirkung ist nicht in Frage zu stellen, weil ein Teil der Massnahmen infolge fehlender Finanzierung (Bund, Kanton, Gemeinden) zeitlich verzögert umgesetzt wird.

Die Kriterien, anhand welcher zahlreiche Massnahmen als Eigenleistung eingestuft wurden, sind zum Teil nicht zweckmässig. Insbesondere das Kriterium Betroffenheit ist problematisch. Massnahmen mit der Einstufung in die Klasse 1 "klein" schliesst die Verbesserung der Verkehrssicherheit bei hohen Verkehrsbelastungen bei Ortsdurchfahrten im Agglomerationsgürtel aus (z.B. M 4.3.04 Ortsdurchfahrt Riedholz / Flumenthal im Agglomerationsprogramm Solothurn). Diese Massnahmen sind aber für die Region von grosser Wichtigkeit, was eine regionale grössere Betroffenheit bedeutet.

Antrag 3
Die Beurteilungskriterien für die Prüfung der nächsten Generation der Agglomerationsprogramme (Einreichung 2011/2012) sind so anzupassen, dass auch Massnahmen in kleineren Gemeinden, welche eine regionale Wirkung erzielen, gebührend berücksichtigt werden.

Im Besonderen zu überprüfen und in die A-Liste aufzunehmen sind:
Die Massnahme M 4.3.04 Ortsdurchfahrt Riedholz / Flumenthal. Die Dringlichkeit insbesondere hinsichtlich der Verbesserung der Verkehrssicherheit ist hoch. Die Massnahme fällt zu Lasten einer einzelnen Gemeinde, obwohl auch die Region davon profitiert. Die Gemeinde hat entsprechende Argumente geliefert.
Die Massnahme M 4.3.01 Ortsdurchfahrt: Horriwil, Hünikenstrasse. Diese Massnahme fällt neu, bedingt durch die rollende Planung, in den Zeithorizont der A-Projekte (2007 eingereicht als Vorleistung). Der Kanton ist mit der Forderung der Gemeinde einig.
Detaillierte Unterlagen zu M 4.3.01/04 liefern wir nach.

1.3 Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen

Verschiedene Massnahmen können infolge der begrenzten Mittel nicht über den Infrastrukturfonds unterstützt werden, sondern sollen über andere Quellen mitfinanziert werden. Die Wirksamkeit dieser Massnahmen ist in die Beurteilung der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms eingeflossen. Wir akzeptieren dieses Vorgehen, sofern die Mittel aus anderen Quellen garantiert sind, damit die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms nicht beeinträchtigt wird.

Antrag 4
Durch andere Quellen finanzierbare Massnahmen sind tatsächlich mit Beiträgen vom Bund zu unterstützen (z.B. 9. Rahmenkredit des Bundes für Investitionsbeiträge an die KTU). Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation hat die verschiedenen Finanzquellen zu koordinieren.

1.4 Methodik: Bewertung der Abstimmung von Siedlung und Verkehr

Das Instrument der Agglomerationsprogramme verfolgt inhaltlich in erster Linie die Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Die Methodik zur Beurteilung der einzelnen Massnahmen trägt dieser wichtigsten Zielsetzung nicht genügend Rechnung. Synergien der verschiedenen Massnahmentypen Siedlung, Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr (öV) und motorisierter Individualverkehr (MIV) werden nicht genügend berücksichtigt. In ihrer Gesamtheit erreichen diese eine effektive Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen.
Beispiele von Massnahmen im Kanton Solothurn, welche einen gesamtheitlichen Lösungsansatz verfolgen, sind die Projekte Dorfkernentlastung Schönenwerd und Anschluss Dornach an die H18. Integraler Bestandteil dieser Projekte ist jeweils die Sanierung (Rückbau) der Ortsdurchfahrt mit wesentlichen Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr. Dieser Mehrnutzen mit der Kombination dieser Massnahmentypen wird mit der verwendeten Bewertungsmethodik, welche die Massnahmentypen „Kernentlastungs-/ Umfahrungsstrassen“ und „Sanierung Ortsdurchfahrten“ nur einzeln beurteilt, nicht berücksichtigt.

Antrag 5
Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist in der Bewertungsmethodik des Bundes verstärkt zu berücksichtigen und in den Prüfkriterien explizit einzubeziehen.

1.5 Teilregionen der Agglomerationen ohne A-Massnahmen

Für jede Teilregion der Solothurner Agglomerationen haben wir Massnahmen eingereicht. Diese wurden vom Bund zum Teil als Eigenleistung eingestuft oder in der Priorität nach hinten verschoben (z.B. 7.13 Dorfkernentlastung Schönenwerd, M70 Neue Birsbrücke Aesch – Dornach / Anschluss Dornach an die H18). Das bedeutet, dass für bestimmte Teilregionen (z.B. Niederamt, Dorneck-Thierstein, Gäu) in der ersten Finanzierungsetappe 2011-2014 keine bzw. nur wenige Massnahmen vom Bund unterstützt werden sollen. Dieses Resultat ist bei den Gemeinden und Regionen politisch schwierig zu vertreten. Auch auf die Weiterentwicklung der Agglomerationsprogramme und auf die Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Regionen wird sich diese Botschaft negativ auswirken.

Antrag 6
Die Massnahmen M 3.1 (Teil 1) Verschiebung Bahnhof Bellach, 7.13 Dorfkernentlastung Schönenwerd sowie M70 Neue Birsbrücke Dornach – Aesch / Anschluss Dornach an die H18, M54 H18 Vollanschluss Aesch und M71b Beruhigung Ortsdurchfahrt Dornach sind erneut zu prüfen und in die beantragten Prioritäten gemäss den folgenden Anträgen 7 bis 13 aufzunehmen.

2. Agglomerationsprogramm Solothurn

Die Stellungnahmen der Regionalplanungsgruppe Solothurn und Umgebung sowie der betroffenen Gemeinden der Agglomeration Solothurn sind in die vorliegende kantonale Stellungnahme eingeflossen.

M 3.1 (Teil 2) Verschiebung Bahnhof Bellach

Mit der Herabstufung des Bahnhofs Bellach zum Grederhof in ein B-Projekt sind wir nicht einverstanden. Währenddem der heutige Bahnhof siedlungsmässig peripher liegt, wird mit der Verschiebung des Bahnhofs zum Grederhof die Erschliessung dicht bebauter Wohnzonen und wichtiger Arbeitsplatzgebiete wesentlich verbessert. So wohnen 47 % der Bellacher Bevölkerung im Umkreis von 500 m um den geplanten Standort am Grederhof, während der gleiche Einzugsbereich des heutigen Bahnhofs nur 17 % der Bevölkerung erschliesst. Aus unserer Sicht erfüllt die Verschiebung des Bahnhofstandorts zum Grederhof die Bewertungskriterien für die A-Projekte (siehe auch zusätzliche Informationen im Anhang). Die gleichzeitige Realisierung der beiden Bahnhofstandorte Bellach Grederhof (Verschiebung) und Solothurn Brühl (neu) haben zudem in der vom Kanton, der Region und den SBB durchgeführten Potentialanalyse das beste Bewertungsergebnis erzielt.
Eine Siedlungsentwicklung am bestehenden Bahnhofstandort Bellach ist aus raumplanerischer Sicht nicht sinnvoll, da damit die Zersiedelung der Agglomeration nach Westen weiter voran getrieben würde. Die Siedlungsentwicklung um den neuen Bahnhofstandort hingegen ermöglicht eine Verdichtung nach innen.

Antrag 7
Die Massnahme M 3.1 (Teil 2) Verschiebung Bahnhof Bellach ist in die A-Liste aufzunehmen.

3. Agglomerationsprogramm AareLand

Die Anträge des Regionalvereins Olten-Gösgen-Gäu, der beiden Gemeindepräsidentenkonferenzen Gäu und Niederamt sowie der betroffenen Solothurner Gemeinden der Agglomeration AareLand sind in die vorliegende kantonale Stellungnahme eingeflossen.
Die vorliegenden Anträge zum Agglomerationsprogramm AareLand beschränken sich auf Massnahmen auf Solothurner Gebiet, sind aber mit dem Kanton Aargau abgesprochen und koordiniert.
Der Kanton Solothurn unterstützt die Stellungnahme des Kantons Aargau zum Agglomerationsprogramm AareLand.

7.13 Dorfkernentlastung Schönenwerd

Das für den Kanton Solothurn wichtige Projekt Dorfkernentlastung Schönenwerd wurde unverständlicherweise von der Kategorie A in die Kategorie C verschoben. Das Bewertungsergebnis (ungenügendes Kosten-/ Nutzenverhältnis, 25 Punkte) ist nicht nachvollziehbar. Entscheidende Bewertungskriterien "Entlastung wichtiger öV-Achse", "direkte Entlastung historischer Kern" und "Erreichbarkeit ESP" werden nicht berücksichtigt.
Im Prüfbericht werden wichtige Massnahmen, welche Projektbestandteil sind oder im direkten Bezug zur Dorfkernentlastung stehen, gar nicht erwähnt. Dies sind die Massnahme 7.17 Temporeduktion, Umgestaltung und Aufwertung Zentrum Schönenwerd (integraler Projektbestandteil) und die Massnahmen 7.11 Optimierung des öffentlichen Verkehrs und Priorisierung des Fussgänger- und Veloverkehrs im Ortszentrum Schönenwerd, 7.12 Aufwertung Bahnhofgebiet als öV-Knoten, Entwicklung Kleinzentrum sowie 7.14 Reduktion der Verkehrs-, Lärm- und Luftschadstoffbelastung für die Anwohner in Schönenwerd.

Antrag 8
Die Kriterien "Entlastung wichtiger öV-Achse" und "direkte Entlastung historischer Kern" und "Erreichbarkeit ESP" sind bei der Bewertung der Dorfkernentlastung Schönenwerd (Massnahmen 7.13 und 7.17) gebührend zu berücksichtigen.

Antrag 9
Unter Berücksichtigung der Abhängigkeiten und Synergien zwischen dem Projekt Dorfkernentlastung Schönenwerd (Massnahmen 7.13 und 7.17) und den Massnahmen 7.11 Optimierung öV und Priorisierung Langsamverkehr, 7.12 Aufwertung Bahnhofgebiet als öV-Knoten sowie 7.14 Reduktion Verkehr-, Lärm- und Luftschadstoffbelastung ist eine Gesamtbewertung durchzuführen.

Antrag 10
Aufgrund des aufgezeigten Mehrnutzens resultiert aus unserer Sicht eindeutig ein besseres Bewertungsergebnis. Die Massnahmen 7.13, 7.17, 7.11, 7.12 und 7.14 sind in die B-Liste aufzunehmen.

4. Agglomerationsprogramm Basel

Wir unterstützen die Stellungnahme der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel. Die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn haben diese an Programmleitungs-Sitzungen abgesprochen. Die offizielle Stellungnahme der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel

beinhaltet auch die ausführliche Begründung der Anträge, welche den Kanton Solothurn betreffen. Die betroffenen Kantone Basel-Landschaft und Solothurn haben sich zu den Kantonsgrenzen überschreitenden Projekten abgesprochen und die Anträge koordiniert.
Im Besonderen betonen wir die Anträge, welche die Massnahme M70 Neue Birsbrücke Aesch-Dornach / Anschluss Dornach an die H18, M54 H18 Vollanschluss Aesch sowie M71b Beruhigung Ortsdurchfahrt Dornach betreffen.

Antrag 11
Die Projekte M54 "H18 Vollanschluss Aesch", M70 „neue Birsbrücke Aesch – Dornach / Anschluss Dornach an die H18" sowie M71b „Beruhigung Ortsdurchfahrt Dornach" sind neu als Gesamtpaket zu behandeln und gemeinsam einer Bewertung zu unterziehen.

Antrag 12
In der Bewertung sind neu auch die Kriterien (1) Betroffenheit und (2) direkte Entlastung bedeutender historischer Ortskerne gebührend zu berücksichtigen.

Antrag 13
Aufgrund unserer Projektbeurteilung unter Berücksichtigung der Vorgaben des ARE attestieren wir den Massnahmen M54, M70 und M71b insgesamt ein gutes Kosten-/ Nutzenverhältnis. Die Projekte M54, M70 und M71b sind in die A-Liste aufzunehmen.

5. Ausblick

Im Hinblick auf die zweite Generation der Agglomerationsprogramme werden nicht nur die laufenden Projekte umgesetzt, sondern auch neue Projekte in den Bereichen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung angegangen.

Aus regionalpolitischer Sicht hat der Kanton die Anliegen des Verkehrs im Raum Hägendorf-Rickenbach-Wangen als bedeutend eingestuft. Konkret wurden Verbesserungsmöglichkeiten zur Verkehrsentlastung der Ortsdurchfahrten geprüft. Die Ergebnisse einer Zweckmässigkeitsprüfung für eine mögliche Umfahrung Hägendorf-Rickenbach zur Entlastung der Ortsdurchfahrten Hägendorf und Rickenbach liegen nun vor. Diese Ergebnisse werden zur Zeit verifiziert, das Projekt wird weiter optimiert und bei der nächsten Programmeinreichung 2012 zur Mitfinanzierung beantragt. Mit einer Richtplananpassung im Sommer 2009 werden diese Vorhaben im kantonalen Richtplan verankert.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

Klaus Fischer
Landammann

Andreas Eng
Staatsschreiber

Beilagen:

- Anhang 1: Begründung zum Antrag 7: M 3.1 (Teil 2) Verschiebung Bahnhof Bellach (Agglomerationsprogramm Solothurn)
- Anhang 2: Begründung zu den Anträgen 8, 9 und 10: 7.13 Dorfkernentlastung Schönenwerd (Agglomerationsprogramm AareLand) (mit Beilage 1: Situationsplan Dorfkernentlastung Schönenwerd und mit Beilage 2: Verifizierung Auflageprojekt)
- Anhang 3: Vernehmlassungsbericht